



Mobilitätstagung
**Potentiale des Fuss- und Velo-
verkehrs im urbanen Raum**
Freitag, 23. April 2010

www.sun21.ch

«Langsamverkehr» – Begräbnis eines Begriffs

Beat von Scarpatetti

CLUB DER AUTOFREIEN IN DER SCHWEIZ

Meine Damen und Herren!

— Ich bin ein Städter. Und lebe autolos. Aber Verzeihung — ich bin nicht langsam. Ich bin kein Langsamer, und kein Langsamverkehrler. Ich bin eher schnell. Obwohl ich, in ganz anderen Lebensbereichen, vom Charme und der Beschaulichkeit des Gemächlichen weiss. Die Stadt ist mein Aquarium. Und gerade die Metropole. Metropole plus Langsamverkehr — das geht nicht auf. Die Stadt pulsiert, ist nicht langsam. Sondern innovativ, kreativ, produktiv, schnell. 40% der gesamten Weltbevölkerung lebt bereits in den Städten. Das sind nicht alles LangsamverkehrlerInnen.

— Woher kommt Begriff: «Langsamverkehr»? Der historische Grund liegt in der Beschleunigung des Verkehrs im 19. und 20. Jh. Der Kulturphilosoph Paul Virilio hat das Phänomen Beschleunigung brillant seziert. Und besonders seit 1950-70 wäre also Verkehr jetzt «Schnellverkehr». Ja, der Verkehr hat sich verschnellert. Das ist sicher so, hauptsächlich interurban. Der ganz schnelle Verkehr ist im Prinzip Überlandverkehr.

— Nun aber ist der Schnellverkehr im allgemeinen Sprachgebrauch, und gerade in der Stadt, zum «Verkehr» geworden. Einfach so. Verkehr wird im Alltag nicht mehr Schnellverkehr genannt. Nur haben wir jetzt plötzlich einen Langsamverkehr. Wie überraschend.

— Frage: passt der Schnellverkehr in die Stadt? Die Antwort ist: Nein. Er passt in keiner Weise zu ihren Strukturen. Was ist denn die Stadt? Ein aufs Maximum verdichtetes Habitat. Sie ist: historisch: Siedlung, befestigter Platz, Burg, Turm, Paläste, Häuser, Gewerbe, Bibliotheken, Kirchen, modern: Verwaltung, Wirtschaft, Dienstleistung, Läden, Spitäler, Parks, Gärten, Landhof-Stadien... Ihre Strassen sind mehrheitlich schmal. Alles ist im Prinzip eng, oder positiv: dicht und nahe. Und Basel ganz besonders. Nicht nur das Imbergässchen, auch die Spalen-, Johans-, Dalben-Vorstadt sind eng. Auch alle Quartierstrassen der Aussenbezirke sind schmal. Der Souverän will sogar den Luzernerring verschmälert haben!

— Und jetzt sind wir beim Kern: Der uralte Stadtverkehr, also zu Fuss, zu Pferd, zu Schiff, heute auch Velo, Trottinett, E-Bike: das alles ist wegen einigen fossilbetriebenen Schnelleren plötzlich zum «Langsamverkehr» degradiert.

— Aber: dieser Verkehr ist der der Stadt adäquate. Und im Falle der Königin des Stadtverkehrs, des Velos, ist er überhaupt nicht langsam.

— Ganz besonders psychologisch ist dieser Begriff «Langsamverkehr» nervig. Er hat etwas Herablassendes, Fürsorgliches. Ach ja, die Langsamen, auch das noch, wo führen wir die jetzt nur durch. Tja, wir gängeln sie halt durch Metallstangen, lassen sie vor Rotlichtern warten; wir kanalisieren die Velos in Velo-Streifen oder in die Apartheid der Velowege; für Abbiegungen führen wir die Velos in eine Kurve, und dann seitlich-rechtwinklig heran, lassen sie 2-3 Auto-Grünphasen warten und dann kurz queren. Und die Strasse selbst, die gehört fast monopolartig dem «Verkehr», alias Schnellverkehr.

— Meine Damen und Herren, dieses Konzept ist nicht stadttauglich. Der Begriff «Langsamverkehr» ist überholt. Er geht begriffslogisch von der falschen Voraussetzung eines Schnellverkehrs auf der Allmend der Stadt aus. Daher sollen vor allem die Bundesbeamten in Bern und alle Verkehrsplaner, Verkehrstechniker diesen Begriff abschaffen. Sie sollen sich vielmehr fragen, was der Schnellverkehr auf der städtischen Allmend zu suchen habe, und wie man ihn dort bändige.

— Auf der A l l m e n d, verkehren wir a l l e , mit- und nebeneinander. Das neu lancierte Konzept der «Begegnungszonen» ist daher gar nicht schlecht, es knüpft wieder an der alten Allmend an, auf der alle sich herumbewegen dürfen. Auch wenn heute dort noch Autos herumschleichen sollten. Sie müssen halt schleichen, weil sie gefährlich sind, besonders für Kinder und Alte, weil sie u.U. verletzen oder töten. — Wer sich auf der Allmend nicht z i v i l aufführt, hat in der Stadt nichts zu suchen. Massgabe sollte sogar, im inneren Stadtbereich, der generelle Fussgängervortritt sein. Der Rest hat sich anzupassen, nicht umgekehrt.

— Begriffs-Ersatz für Langsamverkehr? «Stadtverkehr». Wir haben dessen Hauptakteure bereits genannt. Und der MIV, der Motorisierte Individualverkehr, genannt Auto? Ist der denn noch schnell in der Stadt? Meist nicht. Er ist sperrig und behindert vor allem sich selbst.

— Wir haben noch einen neuen, sehr schönen Oberbegriff zum Stadtverkehr: «Urbane Mobilität». Als Leitbild für städtische Verkehrskonzepte und Planungen soll gelten: die Urbane Mobilität adäquat gestalten.

— Kulturgeschichtlich ist «Urbanität» ein Wort, das die italienischen Humanisten und Erasmus von Rotterdam in Schwang gebracht haben. Urbs, die Stadt ist eine Stätte der «Urbanitas», diese steht für Weltgewandtheit, Höflichkeit, Eleganz, Umgänglichkeit, ziviles Verhalten. In der Stadt soll der Verkehr «urban» sein.

— Zum Schluss noch etwas Action: ein Realitätstest in Form eines Zeitfahr-Wettbewerbs in der Stadt, zwischen Velo und Auto. Start: Aeschentor. Ziel: St. Johanns-Tor. Der eine nimmt das Velo auf dem Aeschenplatz; wo beim andern das Auto steht, weiss ich nicht (Peter Merian-Strasse? Bahnhof-Parking?). Beide stehen auf dem Trottoir vor der BaZ. Achtung-Fertig-Los! Der eine nimmt das Velo, der andere geht zu seinem Auto, aber er muss am Fussgängerstreifen warten, weil die Polizistin die langsamen, aber sperrigen Autokolonnen von der Dufourstrasse durchwinken muss. — Sie wissen, wer diesen Wettlauf gewinnt, wer also zuerst am Ziel ist — der Schnellere, die Schnellere! Sie lehnen ihr leichtes Velo ans St. Johannstor. Darum: Gute Nacht, Begriff «Langsamverkehr».

— Ich danke Ihnen.